



Dacia Duster Insuperable

Impresión | Estás buscando un todoterreno insuperable? No busques más lejos. El "Duster" no solamente se ve robusto, sino que también tiene la doble tracción para convertir su prometedora apariencia en actos en el terreno. La combinación con muchas mejoras para el modelo 2014 lo convierte en insuperable. Lee por qué...

Dacia es una marca de coches rumana que ofrece sus productos bien pensados y sobrios en colaboración con Renault. Un Dacia ofrece exactamente lo necesario pero nada más. El Duster, sin embargo, va un paso más allá, porque es un SUV (Sports Utility Vehicle).

Los SUV son comprados por su aspecto, el espacio y posibilidad de meterse en el terreno. Dacia elige aquí también el procedimiento sencillo. El Duster está basado en la anterior generación del Nissan X-Trail, lo que ahorra mucho en los costes de desarrollo. Las líneas del coche son sencillas, y es justo por eso que el Duster se hace sentir sólido y firme.



Para el año 2014 el diseño no ha cambiado mucho. La parrilla y los faros han cambiado algo, para un aspecto más robusto. En la parte trasera el Duster es reconocible por sus luces distintas (con unidades cuadradas en lugar de redondas) y un tubo de escape cromado.

Espacio y equipamiento

En cambio, el interior ha sido cambiado de forma

drástica. Las líneas son gruesas y sencillas por lo cual el Duster asume aún más aspecto de todoterreno. Al mismo tiempo, reducen así los costes de producción.

Adelante (y no atrás!) se encuentran extra casillas para guardar cosas. Los asientos delanteros han sido diseñados de nuevo, pero son aún muy cortos. Al igual que antes de este lifting facelift, el volante es solamente ajustable en altura, y no en distancia hasta el conductor. Es fácil entrar al Duster porque es alto, pero es un poco raro que la posición del conductor sea baja.



La más grande mejora es la disponibilidad de un sistema de audio, comunicación y navegación exclusivamente diseñado para Dacia. Como es la costumbre en Dacia, el sistema es sencillo, eficaz y muy barato. Lamentablemente, los técnicos no pudieron encontrar un lugar adecuado para la pantalla. Ahora está ubicada en una posición muy baja en el salpicadero y cuesta leerla. Lo que podía haber sido un gran paso adelante, ahora es solamente un pequeño mejoramiento.

En el campo del confort, Dacia sí ha logrado grandes mejoramientos. Los sonidos del viento, de los neumáticos y del motor son reprimidos mucho mejor que antes. Son ahora apenas la mitad! La sensación de conducir un "coche de oferta" se ha ido.

Comportamiento en camino

El chasis es como antes: sencillo pero eficaz. Cuando se conduce el Duster con calma, es notable que el

coche es alto y grande, y transmite confianza. Mientras que se tome las curvas en un línea estable, el Duster tiene mucho agarre.

Sin embargo, la comunicación en el volante es mínima, por lo cual cada curva tiene que ser "negociada" y casi no es posible seguir líneas rígidas. Errores o maniobras repentinas son castigados de forma inmediata. Por supuesto, aquí ayuda el programa de estabilidad electrónica ("ESP") pero otros SUV son capaces de mucho más sin tener que recurrir a medidas electrónicas.

TCe 125

Completamente nuevo para el modelo 2014 es el motor a gasolina "TCe 125". Esta fuente de poder es proveniente de Renault que la aplica también en el Mégane y el Scenic. Como el nombre indica, este motor da 125 cv (y un par de 205 Nm). Es más que suficiente para el Duster, pero no causa ninguna sensación o placer. El embrague es insensible (varios periodistas experimentados hicieron apagar el motor) y el motor reacciona con retraso a los deseos del conductor.



Desde un punto de vista racional, las prestaciones del "TCe 125" son más que suficientes. El consumo de este nuevo motor es además mucho más bajo que del "1.6 16v" (que por eso ya no está disponible en muchos países). El consumo, sin embargo, está más

elevado que en los modelos Renault, porque éstos son provistos de medidas que ahorran combustible como un sistema start/stop.



Dacia aplica este motor en su forma más sencilla. A pesar de esto, el consumo en un trayecto mezclado (ciudad, montañas y autopistas) fue 6.3 litros por 100 kms. Esta cifra modesta corresponde exactamente con el consumo indicado por la fábrica. Con un estilo de conducción algo más rápido, hay que contar con un 8.8 litros por 100 kms.

Terreno

Aparte de los motores a gasolina, el Duster está disponible con el viejo conocido motor a diésel. Éste tiene el embrague que sí es sensible y presta con más facilidad gracias a su par considerable de 240 Nm.



Además es posible proveer el "dCi 110" de tracción a las cuatro ruedas. Funciona automáticamente cuando es necesario. Para uso en el terreno es posible conectar los ejes traseros y delanteros de manera permanente. Sin esta previsión, la potencia va a las ruedas que giren más livianas. Cuando por ejemplo las ruedas delanteras no tienen agarre, se evita que toda la potencia vaya allí.

Aparte de la doble tracción, el Duster tiene provisiones sencillas para facilitar su uso en el terreno. Cuando uno parte en una pendiente, el ordenador mantiene el Duster durante tres segundos en su lugar para evitar que ruede hacia atrás. En lugar de una costosa caja reductora, el Duster tiene la primera velocidad hipercorta. Así es posible trepar los obstáculos con más facilidad o descender con mayor seguridad de una colina, en vez de emplear el freno.



En la práctica el Duster se salva eficazmente en el terreno. Los ángulos de salida y entrada son bastante grandes para no quedarse atascado en una pendiente, y la considerable altura libre (20.8 cms) sirve para terreno malo.

Con esto, el Duster llega más lejos que los "SUV de fanfarronería", pero pierde contra los verdaderos todoterrenos. La conducción en terreno con el Duster requiere de algunas habilidades del chofer, mientras que los SUV modernos de otras marcas tienen tantas ayudas electrónicas que la conducción en terreno no es más complicada que parquear en fila.

El Duster por supuesto no llega tan lejos como los todoterrenos de sangre pura. Pero considerando la diferencia en precio con sus competidores, el Duster rinde de forma excelente. Este sobrio SUV es insuperable en su propio terreno.

Conclusión

El Dacia Duster fue renovado para el año 2014. La apariencia no ha cambiado mucho, pero el interior en sus cualidades de conducción sí. El interior ha adquirido más aspecto de todoterreno, y para un coche que en parte es comprado por su aspecto, eso significa ganancia. Además, ahora está disponible un sistema de navegación muy funcional y barato.

La mayor ganancia está en la disponibilidad de un nuevo motor a gasolina. El "TCe 125" rinde excelente, mientras que el consumo es más bajo que antes.

A pesar de las mejoras, queda claro por qué el Duster es tan barato y la competencia tan cara. El Duster no es nada refinado, tiene un chasis muy sencillo y manejarlo en terrenos requiere de talento del conductor. Sin embargo, considerando la relación entre precio y prestaciones, el Duster es y sigue siendo el ganador indiscutido. ■

